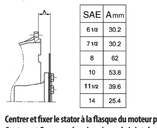
MANUEL D'INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOY ET L'ENTRETIEN - ALTERNATEURS SÉRIE E1C

(F)

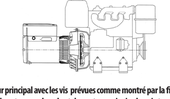
1) **Utiliser la table montrée par la fig. 3a pour contrôler le correct positionnement du rotor.**
2) **Enlever éventuels moyens de blocage du rotor positionnés sur le côté opposé à l'accouplement.**
3) **Approcher l'alternateur au moteur principal comme montré par la fig. 3b.**

Fig. 3a



SAE	Amm
6 1/2	30.2
7 1/2	30.2
8	62
10	53.8
11 1/2	39.6
14	25.4

Fig. 3b



4) **Centrer et fixer le stator à la flasque du moteur principal avec les vis prévues comme montré par la fig. 3c.**
5) **Centrer et fixer avec les vis prévues le joint du rotor avec le volant du moteur principal, en intervenant à travers des orifices pour le déchargement de l'air comme indiqué par la fig. 3d**

Fig. 3c

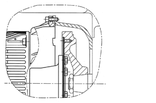
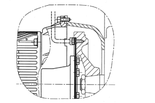


Fig. 3d



⚠ **A la fin des opérations d'accouplement expliquées ci-dessous il est nécessaire de contrôler que le positionnement axiale soit correct ; il faut donc vérifier que entre la fin du roulement côté accouplement et la surface de blocage il y a une distance pour la dilatation de:**

2 mm pour les alternateurs E1C10
3 mm pour les alternateurs E1C11 ed E1C13.

UTILISATION: Les opérations de connexion des câbles de puissance doivent être effectuées par le personnel préposé avec la machine complètement fermée et pas connectée électriquement à la charge.

⚠ **Tension et fréquence de débit**
Nos alternateurs sont prévus pour débiter la tension et la fréquence indiquées sur la plaque.

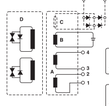


SCHÉMA DE CONNEXION
Pour les alternateurs à 4 bornes (standard)

A Bobinage principal
B Bobinage d'excitation
C Circuit de charge batterie (sur demande)
D Roue polaire

Type	KVA		Résistance du bobinage W (20°C)							Condens. (450 V.) µF
			Stator						Rotor (1 polo)	
	50 Hz	60 Hz	Principal*		Excitation		Charge batteries			
			50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz		
E1C10S	2.2	2.6	3.04	2.35	9.05	7.1	0.1	0.088	3.4	14
E1C10M	3	3.6	1.97	1.54	5.9	4.65	0.093	0.081	3.27	16
E1C10S E	3.5	4.2	1.6	1.2	4.8	3.75	0.08	0.075	3.48	20
E1C10S F	4.2	5	1.15	0.92	3.7	2.85	0.083	0.071	3.7	25
E1C10S G	5	6	1	0.76	3.18	2.45	0.074	0.062	3.96	30
E1C10M H	6	7.25	0.66	0.52	1.95	1.53	0.07	0.060	4.61	35
E1C10M I	7	8.5	0.515	0.39	1.57	1.18	0.075	0.062	5.1	40
E1C10M L	8	9.75	0.45	0.35	1.15	0.95	0.073	0.058	5.60	45
E1C11M A	8	9.75	0.42	0.33	1.52	1.13	0.07	0.060	4.97	45
E1C11M B	10	12.5	0.286	0.22	1.04	0.82	0.06	0.050	5.83	60
E1C11M C	12	15	0.235	0.18	0.80	0.63	0.06	0.050	6.2	65
E1C13M D/2	15	18	0.18	0.135	0.58	0.46	0.053	0.045	5.87	80
E1C13M E/2	18	22	0.155	0.115	0.51	0.42	0.053	0.045	5.87	90

*** Avec connection prévue pour la tension plus haute.**

Fonctionnement dans un milieu particulier
Au cas où l'alternateur doit faire partie d'un groupe insonorisé, faire attention que l'air aspiré par l'alternateur soit toujours l'air froid d'arrivée; ça on peut l'obtenir en montant l'alternateur près de la prise d'air externe. En plus il faut tenir compte que la quantité d'air nécessaire pour l'alternateur est de:

4 m³/min. pour les types E1C10
5 m³/min. pour les types E1C11
10 m³/min. pour les types E1C13

RÉGLAGE DE LA TENSION ET DE LA VITESSE DE ROTATION

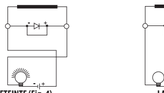
⚠ **Les opérations de réglage doivent être effectuées seulement par du personnel spécialisé car il y a le risque d'électrocution.**

Le contrôle de la tension à la sortie de l'alternateur doit être effectuée à la vitesse de rotation nominale. Petits écarts dans la tension de sortie peuvent être causés par le fait que la vitesse de rotation est différente de celle nominale. Il faut donc considérer que la tension de sortie est variable proportionnellement au carré de la variation de la vitesse ; dans le cas où, à une certaine vitesse, on veut corriger la tension de sortie il faut suivre les indications suivantes après avoir arrêté l'alternateur:
a) Augmenter la capacité du condensateur d'excitation pour augmenter la tension.
b) Diminuer la capacité du condensateur d'excitation pour diminuer la tension.

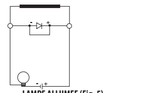
Circuit de charge batterie
Sur les alternateurs de série E1C on peut ajouter un circuit pour charger les batteries qui a la possibilité de débiter un courant d'excitation maximum de 10 A. Le pont redresseur du circuit charge-batterie est normalement prévu pour 600 V - 10 A.

⚠ **Excitation de l'alternateur**
Après le démontage ou à cause d'un rare inconvénient, c'est possible que l'alternateur se désexcite; dans ce cas il faut l'exciter (après l'avoir régulièrement monté ou moteur principal) en appliquant aux bornes 1 et 4 une tension de 12 V c.c. pendant le temps nécessaire à l'excitation avec l'alternateur à la vitesse nominale. C'est conseillé de connecter en série un fusible de 10 A - 250 V. à un de deux conducteurs placés entre les batteries et les bornes 1 et 4.

⚠ **Contrôle des diodes tournantes**
Le système le meilleur pour contrôler l'état des diodes tournantes c'est avec une lampe et une batterie, car il n'est pas nécessaire de débrancher la diode de son bobinage. Il faut utiliser une batterie à 12 V. et une lampe comme celle des phares avant des voitures (puissance d'environ 50 W). Les deux branchements doivent être effectués comme indiqué ci-après et la lampe devrait s'allumer régulièrement seulement quand le branchement est effectué comme indiqué par la fig. 5.



LAMPE ETEINTE (Fig. 4)



LAMPE ALLUMEE (Fig. 5)

Alternateur	type de roulement	
	Coté prise	Coté opposé prise
E1C 10	6205-2Z-C3	6204-2Z-C3
E1C 11	6207-2Z-C3	6205-2Z-C3
E1C 13	6208-2Z-C3	6305-2Z-C3

Roulements
Les roulements de l'alternateur sont autolubrifiants, donc l'entretien n'est pas nécessaire pendant une période de plus de 5000 heurs. Quand il faut exécuter une révision générale du groupe électrogène, on vous conseille de laver les roulements avec un solvant apte et renouveler la réserve de graisse, en utilisant: AGIP Gr MW3 - SHELL ALVANIA 3 - MOBIL OIL MOBILUX GREASE

3 ou un autre gras équivalent.

DEFAUT	CAUSE DU DEFAUT	OPERATION A EFFECTUER
Tension à vide basse	1) Vitesse de rotation réduite	1) Porter à la vitesse nominale
	2) Défaut sur la diode tournant	2) Contrôler et remplacer la diode
	3) Condensateur avec une capacité insuffisante	3) Augmenter la capacité du condensateur
	4) Défaut sur un des bobinages	4) Contrôler la résistance et remplacer la pièce détériorée
Tension à vide élevée	1) Condensateur avec capacité trop élevée	1) Réduire la capacité du condensateur
	2) Vitesse de rotation trop élevée	2) Porter le moteur principal à la vitesse nominale
	3) Vitesse de rotation insuffisante	3) Contrôler le n. de tours et porter à la vitesse correcte
	2) Erreur de branchement	2) Contrôler le schéma électrique et refaire le branchement
L'alternateur ne s'excite pas	3) Défaut du condensateur	3) Remplacer le condensateur
	4) Défaut des bobinages	4) Contrôler la résistance des bobinages et remplacer la pièce défectueuse La partie défectueuse
	5) Panne sur diodes tournants	5) Contrôler et remplacer les diodes.
	6) Panne sur les diodes tournants	1) Contrôler les diodes et remplacer la basse en charge défectueuses
Tension correcte à vide mais	2) Vitesse réduite en charge	2) Modifier le calibrage du régulateur de tours
	3) Charge trop élevée	3) Réduire le courant débité
	4) Cos? de la charge trop bas	4) Brancher un condensateur en parallèle avec l'utilisateur
Fonctionnement bruyant	1) Mauvais accouplement	1) Contrôler et modifier l'alignement
	2) Court-circuit sur le bobinage ou sur la charge	2) Contrôler les bobinages et les charges et remplacer les organes défectueux
	3) Roulement défectueux	3) Remplacer le roulement
Tension instable	1) Rotation du moteur irrégulier	1) Contrôler le moteur principal et intervenir
	2) Mauvais contact sur les connexions	2) Vérifier et refaire les mauvais connexions
	3) Présence d'une charge irrégulière	3) Contrôler les charges et éliminer celles irrégulières

GEBRAUCHS UND WARTUNGSANLEITUNG GENERATOREN SERIE E1C

(D)

SICHERHEITSMAßNAHMEN: Vor dem Gebrauch des Stromaggregats ist es unerlässlich, das Benutzerhandbuch "Gebrauch und Wartung " des Stromaggregats durchzulesen und folgende Empfehlungen zu berücksichtigen:
⇒ **Ein sicherer und effizienter Betrieb ist nur dann gewährleistet, wenn die Maschinen gemäß den Bestimmungen der entsprechenden Handbücher "Gebrauch und Wartung" und der Sicherheitsnormen korrekt verwendet werden.**
⇒ **Ein elektrischer Stromschlag kann zu schweren Schäden oder sogar zum Tod führen.**
⇒ **Es ist verboten, die Verschlusskappe des Klemmengehäuses und die Schutzgitter des Generators anzunehmen, solange dieser in Bewegung ist und solange nicht das Startsystem des Stromaggregats deaktiviert wurde.**
⇒ **Die Wartung des Aggregats darf ausschließlich von qualifiziertem Fachpersonal durchgeführt werden.**
⇒ **Sich nicht mit "offener" Kleidung in der Nähe des Stromaggregats aufhalten.**
Die für die Beförderung zuständigen Personen müssen stets Arbeitshandschuhe und Unfallverhütungsschuhe tragen. Sollte der Generator oder das gesamte Aggregat vom Boden angehoben werden, müssen die Arbeiter einen Schutzhelm tragen.
In vorliegendem Handbuch werden Symbole mit folgenden Bedeutungen verwendet:

⚠ **Wichtig!: bezieht sich auf eine riskante oder gefährliche Operation, die Schäden Am Produkt verursachen kann;**

Vorsicht!: bezieht sich auf eine riskante oder gefährliche Operation, die das Produkt beschädigen oder Verletzungen an Personen verursachen kann;

⚠ **Achtung!: bezieht sich auf eine riskante oder gefährliche Operation, die zu schweren Verletzungen oder eventuell zum Tod führen kann;**

⚠ **Gefahr!: bezieht sich auf ein unmittelbares Risiko, das zu schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen kann.**

Der Endinstallateur des Stromaggregats ist verantwortlich alle Maßnahmen zu treffen, um die gesamte Anlage mit den geltenden lokalen Sicherheitsnormen konform zu machen (Erdung, Kontaktschutzvorrichtungen, Explosions- und Brandverhütungsvorrichtungen, Notstop, usw.).

BESCHREIBUNG DES GENERATORS Bei den Generatoren der Serie E1C handelt es sich zweipolige Einphasengeräte ohne Bürsten mit Hilfswicklung (auf einen Kondensator geladen), zur Ermöglichung einer Spannungsregulierung, die gemäß den Normen EN 60034-1, EN 60204-1, EN61000-6-2, EN61000-6-4, EN 55014-1, EN 55011 und nach den Richtlinien 2006/95/CE, 2004/108/CE gebaut.
Belüftung: Axial mit Ansaugen von der gegenüberliegenden Kupplungsseite. Schutz: Standard IP 21. Auf Wunsch IP 23. drehrichtung: Beide Drehrichtungen sind erlaubt.Elektrische eigenschaften: Die Isolierungen wurden mit Materialien der Klasse H sowohl am Stator als auch am Rotor hergestellt. Die Wicklungen wurden tropenfest gemacht. Leistungen: Diese beziehen sich auf folgende Bedingungen: Raumtemperatur nicht über 40°C. Höhe nicht über 1000m ü.d.M., Dauerbetrieb bei Cos?= 1.

Überlast: Allgemein ist eine Überlast von 10% über 1 Stunde alle 6 Stunden zugelassen.

⚠ **Mechanische eigenschaften: Gehäuse und Abdeckungen sind aus vibrationsbeständiger Aluminiumlegierung hergestellt. Die Welle ist aus hochwiderstandsfähigem Stahl. Der Rotor ist besonders robust, um der Schleuderdrehzahl der Zugmotoren standzuhalten und ist mit einem Dämpfkäfig ausgestattet, der einen einwandfreien Betrieb auch bei verzerrenden Einphasenladungen erlaubt. Die Lager sind lebenslänglich geschmiert.**

Betrieb in besonderen umgebungen:
Wenn der Generator in einer Meereshöhe über 1000m betrieben werden soll, ist eine Verringerung der erhaltenen Leistung von 4% pro 500 Meter Höhenanstieg notwendig. Wenn die Umgebungstemperatur über 40° C liegt, ist die erbrachte Leistung des Generators um 4% pro 5° C Anstieg notwendig.

INBETRIEBNAHME: Folgende Operationen zur Kontrolle und Inbetriebnahme dürfen nur von qualifiziertem Fachpersonal ausgeführt werden.
⇒ **Der Generator ist in einem Raum zu installieren, der die Möglichkeit eines Luftaustausches mit der Atmosphäre bietet, um zu verhindern, dass die Umgebungstemperatur die von den Normen vorgesehenen Werte übersteigt.**
⇒ **Darauf achten, dass die zum Ansaugen vorgesehenen Öffnungen und der Luftabzug zu keinem Zeitpunkt verstopft sind und dass die für das Aufstellen des Generators verwendete Technik ein direktes Ansaugen der von selben Generator und/oder Hauptmotor abgegebenen heißen Luft verhindert.**
⇒ **Vor der Inbetriebnahme ist es notwendig, mittels Sicht- und manueller Kontrolle aller Klemmen der verschiedenen Klemmenbretter deren einwandfreien Sitz und das behinderungsfreie Rotieren des Motors sicherzustellen. Sollte der Generator über längere Zeit nicht in Betrieb sein, ist vor der ersten Inbetriebnahme der Isolierwiderstand gegen die Masse der Wicklungen zu kontrollieren, wobei darauf zu achten ist, dass jedes einzelne zu kontrollierende Teil von den anderen abisoliert sein muss. Diese Kontrolle ist mit einem 500 V. c.c. Gerät durchzuführen, das Megger genannt wird. Normalerweise werden diejenigen Wicklungen als ausreichend isoliert betrachtet, die einen Widerstandswert gegen die Masse von ≥ 1 MΩ besitzen. Sollte der gemessene Wert geringer sein, ist eine Wiederherstellung des Widerstandes durch Trocknen der Wicklung vorzunehmen, z.B. durch Verwendung eines Ofens bei 60-80°C (oder indem man in diesem einen geeigneten Stromwert von einer Hilfsstromquelle fließen lässt.). Es ist notwendig, zu prüfen, dass die metallischen Teile des Generators und die Masse des gesamten Aggregats an den Erdungskreislauf angeschlossen sind und dass letzterer den gesetzlich vorgeschriebenen Bestimmungen entspricht.**

Fehler oder Nachlässigkeiten bei der Erdung können tödliche Folgen haben.

⚠ **MONTAGEANLEITUNG**
Die Montage ist von qualifiziertem Fachpersonal nach Lesen des Handbuchs durchzuführen.

Für die Bauart B3/B14
Die Bauart B3/B14 erfordert die Verwendung eines elastischen Verbindungsstücks zwischen Hauptmotor und Generator. Das elastische Verbindungsstück entwickelt während des Betriebs axiale oder radiale Kräfte und wird erst an den Vorsprung der Welle des Generators montiert. Es empfiehlt sich beim Zusammenbau in folgenden Phasen vorzugehen:
1) Das Halbverbindungsstück mit der Ausrichtpicke an den Generator wie in Abb. 1a anbringen. Beim Positionieren des Halbverbindungsstücks am Generator beachten, dass der Rotor bei komplettem Kuppeln die Möglichkeit beibehalten muss, sich axial in Richtung des Lagers der Kupplung der gegenüberliegenden Seite ausdehnen zu können; um dies zu ermöglichen, ist es notwendig, dass nach Beendigung der Montage der Vorsprung der Welle hinsichtlich der Verarbeitung der Abdeckung wie in der Abbildung und in der entsprechenden Tabelle 1b positioniert wird.

Abb.1a

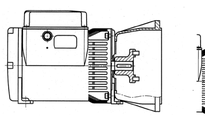
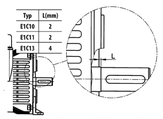


Abb.1b



Typ	(Umm)
E1C10	2
E1C11	2
E1C13	4

2) Am rotierenden Teil des Dieselmotors das entsprechende Halbverbindungsstück wie in Abb. 1c anbringen.
3) Die elastischen Dübel des Verbindungsstücks anbringen.
4) Den Generator an den Hauptmotor kuppeln, indem man mit den entsprechenden Schrauben die Kupplungsglocke befestigt (siehe Abb. 1d).

Abb.1c

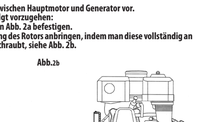
Abb.1d

5) Mit geeigneten Vibrationsschutzvorrichtungen die Gesamtheit aus Motor und Generator an der Basis befestigen und darauf achten, dass keine Spannungen entstehen, welche tendenziell die natürliche Ausrichtung der beiden Maschinen deformieren.
6) Darauf achten, dass das Lager der gegenüberliegenden Kupplungsseite den vorgesehenen Ausdehnungsraum (Minimum 2 mm) besitzt und durch die Vorspannfeder vorgespannt ist.

Für die Bauform B3/B9
Diese Bauform sieht eine direkte Kupplung zwischen Hauptmotor und Generator vor.
Es empfiehlt sich beim Zusammenbau wie folgt vorzugehen:
1) Abdeckung CCE an den Hauptmotor wie in Abb. 2a befestigen.
2) Die Zugstange (13) zur axialen Befestigung des Rotors anbringen, indem man diese vollständig an den Vorsprung der Welle des Motors anschraubt, siehe Abb. 2b.

Abb.2a

Abb.2b



3) Den Generator an seine Abdeckung mit den 4 vorgesehenen Mutterschrauben wie in Abb. 2c befestigen.
4) Axial den Rotor blockieren, indem man die Unterlegscheibe (50) anbringt und die selbstblockierende Mutter (51) mit einem dynamometrischen Schlüssel (Befestigungsdrehmoment 35 Nm für Zugstangen M8, 55 Nm für Zugstangen M10 und 100 Nm für Zugstangen M14) befestigt (siehe Abb. 2d).

Abb.2c

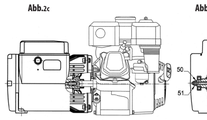
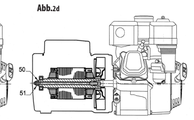


Abb.2d



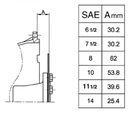
⚠ **Vor dem Anbringen der Mutter darauf achten, dass der Gewindeteil der Zugstange in den Rotor eingeführt ist, um ein sicheres Blockieren zu ermöglichen. Vor der Montage sicherstellen, dass die konischen Kupplungssitze (am Generator und Motor) gleichmäßig und gut sauber sind.**

Hinsichtlich der Form B2 Auch diese Form sieht eine direkte Kupplung zwischen Motor und Generator vor. Es empfiehlt sich beim Zusammenbau wie folgt vorzugehen:
1) Die korrekte Positionierung des Rotors mit Hilfe der in Abb. 3a aufgeführten Tabelle kontrollieren.
2) Eventuelle Blockiervorrichtungen des Rotors an der gegenüberliegenden Kupplungsseite entfernen.
3) Den Generator an den Hauptmotor wie in Abb. 3b annähern.

GEBRAUCHS UND WARTUNGSANLEITUNG GENERATOREN SERIE E1C

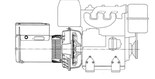
(D)

Abb.3a



SAE	Amm
6 1/2	30.2
7 1/2	30.2
8	62
10	53.8
11 1/2	39.6
14	25.4

Abb.3b



4) Den Stator zentrieren und an den Flansch des Hauptmotors mit den entsprechenden Schrauben wie in Abb. 3c befestigen.
5) Mit den entsprechenden Schrauben das Verbindungsstück des Rotors zentrieren und am Schwungrad des Hauptmotors befestigen, indem den Zugang über die Luftabflussöffnungen benutzt, siehe Abb. 3d.

Abb.3c

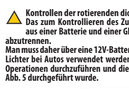
Abb.3d

⚠ **Am Ende aller oben beschriebenen Kupplungsinstallierungen ist es notwendig, die korrekte axiale Positionierung zu kontrollieren; d.h. es ist sicherzustellen, dass zwischen dem Ende des Lagers L.O.A. und der Wand der axialen Blockierung folgender Ausdehnungsraum vorhanden ist:**

2 mm für die Generatoren mit E1C10
3 mm für die Generatoren mit E1C11 und E1C13.

ANSCHLUSS Die Anschlussoperationen der Kraftstromkabel sind von Fachpersonal bei tatsächlich stehender und elektrisch von der Ladung getrennter Maschine durchzuführen.

⚠ **Entwickelte Spannung und Frequenz Diese Generatoren sind voreingestellt, um ausschließlich die auf dem Datenschild angegebene Spannung und Frequenz zu entwickeln.**



ELEKTRISCHE SCHALTKREISE
Für die Generatoren mit 4 Anschlüssen (Standard)

A Hauptwicklung
B Erregerwindung
C Batterieladeschaltkreis (auf Wunsch)
D Polrad

Typ	KVA		Widerstand der Wicklungen W (20°C)							Kondens. (450V.) µF
			Stator						Rotor (1 polo)	
	50 Hz	60 Hz	Hauptstromkreis*		Erregung		Batterieladung			
			50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz		
E1C10S B	2.2	2.6	3.04	2.35	9.05	7.1	0.1	0.088	3.4	14
E1C10S D	3	3.6	1.97	1.54	5.9	4.6	0.093	0.081	3.27	16
E1C10S E	3.5	4.2	1.6	1.2	4.8	3.75	0.08	0.075	3.48	20
E1C10S F	4.2	5	1.15	0.92	3.7	2.85	0.083	0.071	3.7	25
E1C10S G	5	6	1	0.76	3.18	2.45	0.074	0.062	3.96	30
E1C10M H	6	7.25	0.66	0.52	1.95	1.53	0.07	0.060	4.61	35
E1C10M I	7	8.5	0.515	0.39	1.57	1.18	0.075	0.062	5.1	40
E1C10M L	8	9.75	0.45	0.35	1.15	0.95	0.073	0.058	5.60	45
E1C11M A	8	9.75	0.42	0.33	1.52	1.13	0.07	0.060	4.97	45
E1C11M B	10	12.5	0.286	0.22	1.04	0.82	0.06	0.050	5.83	60
E1C11M C	12	15	0.235	0.18	0.80	0.63	0.06	0.050	6.2	65
E1C13M D/2	15	18	0.18	0.135	0.58	0.46	0.053	0.045	5.87	80
E1C13M E/2	18	22	0.155	0.115	0.51	0.42	0.053	0.045	5.87	90

*** Hinweis: Mit Anschluss für die höhere Spannung**

Betrieb in besonderen umgebungen:
Sollte man den Generator in einem schalldichten Aggregat verwenden, ist darauf zu achten, dass dessen angesaugte Luft stets die am Eingang angesaugte Frischluft ist; dies erhält man dadurch, dass man diesen in der Nähe von Luftöffnungen aufstellt, die nach außen gehen. Außerdem ist darauf zu achten, dass die vom Generator benötigte Luftmenge wie folgt ist:

4	m³/min. bei den Typen mit Höhe E1C10
5	m³/min. bei den Typen mit Höhe E1C11
10	m³/min. bei den Typen mit Höhe E1C13

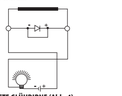
EICHUNG DER SPANNUNG UND DER ROTATIONSGESCHWINDIGKEIT
Die Eichungsoperationen dürfen ausschließlich von qualifiziertem Fachpersonal durchgeführt werden, da Stromschlaggefahr besteht.

Die Ausgangspannungskontrolle des Generators muss bei Nennrotationsgeschwindigkeit durchgeführt werden. Leichte Abweichungen von der Ausgangsspannung können davon abhängen, dass sich die Rotationsgeschwindigkeit vom Nennwert unterscheidet. Man beachte, dass die Ausgangsspannung (im Bereich der Nennrotationsgeschwindigkeit) Variationen unterliegt, die zum Quadrat der Geschwindigkeitsvariation proportional sind. Wenn man bei einer bestimmten Geschwindigkeit die Ausgangsspannung korrigieren möchte, dann ist (bei stehendem Generator) wie folgt vorzugehen:
a) die Kapazität des Erregungskondensators erhöhen, um die Spannung zu erhöhen;
b) die Kapazität des Erregungskondensators verringern, um die Spannung zu verringern.

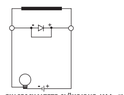
Batterieladeschaltkreis
Die Generatoren der Serie E1C sind mit einem Batterieladeschaltkreis erhältlich, der in der Lage ist, einen maximalen Erregungsstrom von 10 A zu entwickeln. Die Gleichrichterbrücke des Batterieladers ist normalerweise für 600 V, –10 A vorgesehen.

⚠ **Erregung des generators**
Es kann vorkommen, dass der Generator nach dem Abbauen oder aufgrund irgendeiner seltenen Störung seine Erregung verliert; in diesem Fall ist es notwendig, diesen wieder zu erregen (nachdem man diesen regulär an den Hauptmotor montiert hat), indem an die Klemmen 1 und 4 (nur während der zur Erregung notwendigen Zeit und bei Generator auf Nenngeschwindigkeit) eine Spannung von a c.c. 12V anschließt.
An einen der beiden Leiter, die von den Batterien an die Klemmen 1 und 4 führen, sollte man eine Sicherung von 10 A – 250 V einbauen.

⚠ **Kontrollen der rotierenden dioden**
Das zum Kontrollieren des Zustands der rotierenden Dioden am geeignetste System besteht aus einer Batterie und einer Glühbirne, da es nicht erforderlich ist, die Diode von ihrer Wicklung abzutrennen.
Man muss daher über eine 12V-Batterie und eine Glühbirne vom Typ„Fernlicht" verfügen, die als vordere Lichter bei Autos verwendet werden (Leistung ca. 50 W). Dabei sind folgende am Rand aufgeführte Operationen durchzuführen und die Glühbirne darf sich nur einschalten, wenn der Anschluss gemäß Abb. 5 durchgeführt wurde.



AUSGESCHALTETE GLÜHBIRNE (Abb. 4)



EINGESCHALTETE GLÜHBIRNE (Abb. 5)

Generatoren	Typ des Lagers	
	Antriebseite	nicht angetrieben
E1C 10	6205-2Z-C3	6204-2Z-C3
E1C 11	6207-2Z-C3	6205-2Z-C3
E1C 13	6208-2Z-C3	6305-2Z-C3

Lager:
Die Lager der Drehstromgeneratoren sind selbstschmierend und benötigen deshalb keinerlei Wartung für eine Betriebsdauer von über 5000 Stunden. Wenn eine Generalüberholung des Stromaggregats vorzunehmen ist, wird empfohlen, die Lager mit einem geeigneten Lösungsmittel zu reinigen; außerdem sollte die Fettreserve entfernt und ausgetauscht werden. Es können verwendet werden: AGIP, SHELL oder andere gleichwertige Fette.

STÖRUNG	URSACHE	EINGRIFFE
Generator mit geringer Leerspannung	1) Niedrige Rotationsgeschwindigkeit	1) Auf Nenngeschwindigkeit bringen
	2) Rotierende Diode schadhaft	2) Diode kontrollieren und austauschen
	3) Kondensator mit zu geringer Kapazität	3) Kondensatorkapazität erhöhen
	4) Schadung an einer Wicklung	4) Widerstand kontrollieren u. schadhaftes Teil austauschen
Hohe Leerspannung	1) Kondensator mit zu hoher Kapazität	1) Kondensatorkapazität verringern
	2) Rotationsgeschwindigkeit zu hoch	2) Rauptmotor wieder auf Nenngeschwindigkeit bringen.
Generator wird nicht erregt	1) Rotationsgeschwindigkeit niedrig	1) Drehzahl kontrollieren, ev. auf korrekte Geschw. bringen
	2) Anschlussfehler	2) El. Schaltkreis E kontrollieren und korr. Anschl. herstellen
	3) Kondensator schadhaft	3) Kondensator austauschen
	4) Schaden an den Wicklungen	4) Wicklungswiderstand kontroll. u. schadh. Teil austauschen
	5) Rotierende Diode schadhaft	5) Diode kontrollieren und austauschen
Korrekte Leerspannung aber geringe Ladespannung	1) Dioden kontrollieren und beschädigte austauschen	1) Dioden kontrollieren und beschädigte austauschen
	2) Rotationsgeschwindigkeit zu gering unter Belastung	2) Eichung des Drehzahlreglers korrigieren
	3) Za hohe Ladung	3) Abgegebenen Strom verringern
	4) Leistungsfaktor der Ladung zu gering	4) Kondensator parallel zum Anschluss einbauen mit dem niedrigsten Leistungsfaktor Cos?
Geräuschbildung bei Betrieb	1) Schlechte Kupplung	1) Ausrichtung kontrollieren und ändern
	2) Verlegen eines Kurzschl. i. d. Wicklungen u. i. d. Ladg.	2) Wickl. und Ladungen kontrollieren, dann austauschen
	3) Lager schadhaft	3) Lager auswechseln
Instabile Spannung	1) Unregelmäßige Motorrotation	1) Rauptmotor kontrollieren und reparieren
	2) Unsicherer Kontakt a. d. Anschlüssen	2) Unsichere Anschlüsse finden und festziehen
	3) Vorliegen einer unregelmäßigen Ladung	3) Ladungen kontrollieren und unregelmäßige entfernen.

DICHIARAZIONE DEL FABBRICANTE - MANUFACTURER'S DECLARATION DECLARACION DEL FABRICANTE - DÉCLARATION DU FABRICANT FABRIKANTERKLÄRUNG

(IT)

Dichiarazione CE di conformità

Linz Electric S.r.l.

dichiara sotto la propria responsabilità che gli alternatori sincroni della serie **E1C** da essa prodotti sono conformi ai requisiti essenziali di sicurezza applicabili dalle seguenti direttive:

- **2006/95/CE** *(Direttiva Bassa Tensione)*
- **2004/108/CE** *(Compatibilità Elettromagnetica)*

Tali alternatori sono costruiti in osservanza delle norme **EN 60034-1** (Norme sulle macchine elettriche rotanti), **EN 60204-1**, **EN61000-6-2**, **EN61000-6-4**, **EN 55014-1, EN 55011.**

Arcole, 04 luglio 2011

Linz Electric Srl
Amministratore Unico

(EN)

CE Declaration of Conformity

Linz Electric S.r.l.

declares under its responsibility that synchronous alternators of **E1C** series of its production are in conformity with essential safety requirements according to the following directives:

- **2006/95/CE** *(Low Voltage Directive)*
- **2004/108/CE** *(Electromagnetic Compatibility)*

These alternators are manufactured according to **EN 60034-1** standards (standard for Electric rotating machines), **EN 60204-1**, **EN61000-6-2**, **EN61000-6-4**, **EN 55014-1, EN 55011.**

Arcole, 4th July 2011

Linz Electric Srl
Chairman

(ES)

Declaración de conformidad CE

Linz Electric S.r.l.

declara bajo su propia responsabilidad quelos alternadores síncronos de la serie **E1C** que ésta produce son conformes a los requisitos fundamentales previstos por las siguientes directivas:

- **2006/95/CE** *(Directiva baja tensión)*
- **2004/108/CE** *(Compatibilidad electromagnética)*

Dichos alternadores están construidos observando las normas **EN 60034-1** (Máquinas eléctricas rotativas), **EN 60204-1**, **EN61000-6-2**, **EN61000-6-4**, **EN 55014-1, EN 55011.**

Arcole, 04 julio 2011

Linz Electric Srl
Administrador único

(FR)

Déclaration de conformité CE

Linz Electric S.r.l.

déclare que sous sa responsabilité que les alternateurs synchrones de la série **E1C** par elle même produits sont conformes aux conditions essentielles de sécurité requises par les directives suivantes:

- **2006/95/CE** *(Directive Basse Tension)*
- **2004/108/CE** *(Compatibilité Electromagnétique)*

Les alternateurs sont fabriqués en observant les normes **EN 60034-1** (Normes pour les machines électriques tournantes), **EN 60204-1, EN61000-6-2, EN61000-6-4, EN 55014-1, EN 55011.**

Arcole, 04 juillet 2011

Linz Electric Srl
Administrateur

(DE)

CE - Konformitätserklärung

Linz Electric S.r.l.

met erklärt auf eigene Verantwortung, dass die von ihr produzierten Synchron-drehstromgeneratoren der Baureihe **E1C** mit den wesentlichen Voraussetzungen an die Sicherheit in Übereinstimmung sind, die die folgenden Richtlinien vorsehen:

- **2006/95/CE** *(Niederspannungsrichtlinie)*
- **2004/108/CE** *(Elektromagnetische Kompatibilität)*

Die Konformität mit diesen Richtlinien wird dadurch nachgewiesen, dass bei den bezeichneten Produkten die Normen **EN 60034-1** (drehende elektrische Maschinen), **EN 60204-1**, **EN61000-6-2**, **EN61000-6-4**, **EN 55014-1, EN 55011.**

Arcole, 04 Juli 2011

Linz Electric Srl
Alleingeschäftsführer

E1C10S
E1C10M
E1C11M

IT Istruzioni per l'uso e la manutenzione Alternatori erie **E1C**

EN Installation, operation and maintenance manual **E1C** Alternators series

ES Instrucciones para el uso y mantenimiento Alternadores serie **E1C**

FR Mode d'emploi et d'entretien Alternateurs série **E1C**

DE Gebrauchs und w

ISTRUZIONI PER USO E MANUTENZIONE
ALTERNATORI SERIE E1C

(I)

MISURE DI SICUREZZA: Prima di utilizzare il gruppo elettrogeno è indispensabile leggere il manuale "Uso e manutenzione" del gruppo elettrogeno e dell'alternatore e seguire le seguenti raccomandazioni:

⇒ **Un funzionamento sicuro ed efficiente può essere raggiunto solo se le macchine vengono utilizzate in modo corretto, secondo quanto previsto dai relativi manuali di "Uso e manutenzione" e dalle norme di sicurezza.**

⇒ **Una scossa elettrica può causare gravi danni e addirittura la morte.**

⇒ **È vietato togliere la caletta di chiusura della scatola morsetti e le griglie di protezione dell'alternatore finché lo stesso è in movimento e prima di avere disattivato il sistema di avviamento del gruppo elettrogeno.**

⇒ **La manutenzione del gruppo deve essere effettuata esclusivamente da personale qualificato e specializzato.**

⇒ **Non operare con indumenti "sciolti" in vicinanza del gruppo elettrogeno.**

Le persone addette alla movimentazione devono sempre indossare guanti da lavoro e scarpe antinfortunistiche. Qualora il generatore o l'intero gruppo debba essere sollevato da terra, gli operai devono usare un casco protettivo.

Nel presente manuale useremo dei simboli che hanno il seguente significato:

⚠ **importante!: si riferisce ad una operazione rischiosa o pericolosa che può causare danni al prodotto;**

cautela!: si riferisce ad una operazione rischiosa o pericolosa che può danneggiare il prodotto e può causare ferite alle persone;

⚠ **attenzione!: si riferisce ad una operazione rischiosa o pericolosa che può causare gravi ferite o possibile morte;**

⚠ **pericolo!: si riferisce ad un rischio immediato che potrebbe causare gravi ferite o la morte.**

⚠ **L'installatore finale del gruppo elettrogeno è responsabile della predisposizione di tutte le misure necessarie a rendere l'intero impianto conforme alle vigenti norme locali di sicurezza (messa a terra, protezioni contro il contatto, protezioni contro le esplosioni e l'incendio, arresto di emergenza, ecc…).**

DESCRIZIONE DELL'ALTERNATORE: Gli alternatori della serie E1C sono monofasi, a due poli, senza spazzole e con avvolgimento ausiliario (caricato su un condensatore) che assicura la regolazione della tensione e sono costruiti in conformità a quanto previsto dalle norme EN 60034-1, EN 60204-1, EN61000-6-2, EN61000-6-4, EN 55014-1, EN 55011 ed alle direttive 2006/95/CE, 2004/108/CE.
Ventilazione: Assiale con aspirazione dal lato opposto accoppiamento. Protezione: Standard IP 21. A richiesta IP 23. Senso di rotazione: Sono ammessi amboduo i sensi di rotazione. Caratteristiche elettriche: Gli isolamenti sono realizzati con materiale di classe H sia nello statore che nel rotore. Gli avvolgimenti sono tropicalizzati. Potenze: Sono riferite alle seguenti condizioni: temperatura ambiente non superiore a 40°C, altitudine non superiore a 1000 m. s.l.m., servizio continuo a Cosφ= 1.

⚠ **Sovraccarichi: Si accetta generalmente un sovraccarico del 10% per 1 ora ogni 6 ore.**

Caratteristiche meccaniche: La carcassa e i coperchi sono in lega di alluminio resistente alle vibrazioni. L'albero è in acciaio ad alta resistenza. Il rotore è particolarmente robusto per resistere alla velocità di fuga dei motori di trascinamento e dotato di una gabbia di smorzamento che permette un buon funzionamento anche con carichi monofase distorcenti. I cuscinetti sono lubrificati a vita.

Funzionamenti in ambienti particolari: Nel caso l'alternatore debba funzionare ad una altitudine superiore ai 1000 m s.l.m. è necessario attuare una riduzione della potenza erogata del 4% ogni 500 metri di incremento. Quando la temperatura dell'ambiente è superiore a 40° C si deve ridurre la potenza erogata dall'alternatore del 4% ogni 5° C di incremento.

MESSA IN SERVIZIO. Le seguenti operazioni di controllo e di messa in servizio devono essere eseguite solo da personale qualificato.

⇒ **L'alternatore dovrà essere installato in un locale con possibilità di scambio dell'aria con l'atmosfera per impedire che la temperatura ambiente superi i valori previsti dalle norme.**

⇒ **Bisogna fare attenzione che le aperture previste per l'aspirazione e lo scarico dell'aria non siano mai ostruite e che la tecnica prescelta per il piazzamento dell'alternatore sia tale da evitare l'aspirazione diretta dell'aria calda in uscita dell'alternatore stesso e/o dal motore primo.**

⇒ **Prima della messa in funzione è necessario controllare visivamente e manualmente che tutti i morsetti delle diverse morsettiere siano serrati regolarmente e che non esista impedimento alcuno alla rotazione del rotore. Nel caso l'alternatore sia stato inutilizzato per lungo tempo, prima di mettervi in servizio controllare la resistenza di isolamento verso massa degli avvolgimenti tenendo presente che ogni singola parte da controllare deve essere isolata dalle altre. Questo controllo si dovrà eseguire con lo strumento a 500 V. c.c. denominato Megger. Normalmente vengono ritenuti sufficientemente isolati gli avvolgimenti che hanno un valore di resistenza verso massa ≥ 1 MΩ. Nel caso che il dato rilevato sia inferiore è necessario procedere ad un ripristino dell'isolamento asciugando l'avvolgimento utilizzando per es. un forno a 60-80°C (o facendo circolare nello stesso un adatto valore di corrente elettrica ottenuta da una sorgente ausiliaria). È necessario verificare che le parti metalliche dell'alternatore e la massa dell'intero gruppo siano collegati al circuito di terra e che questi'ultimo risponda alle prescrizioni di legge.**

⚠ **Errori o dimenticanze nella messa a terra possono causare conseguenze anche mortali.**

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO
Il montaggio deve essere effettuato da persone qualificate dopo la lettura del manuale.

Per la forma costruttiva B3/B14
La forma costruttiva B3/B14 obbliga all'uso di un giunto elastico tra motore primo e alternatore. Il giunto elastico non dovrà dare origine a forze assiali o radiali durante il funzionamento e dovrà essere montato rigidamente sulla sporgenza dell'albero dell'alternatore. Si consiglia di eseguire l'assiemaggio seguendo le seguenti fasi:

1) **Applicare sull'alternatore il semigiunto e la campana di allineamento come rappresentato nella figura 1a. Nel posizionamento del semigiunto sull'alternatore tenere presente che il rotore, ad accoppiamento completato, deve poter conservare la possibilità di dilatarsi assialmente verso il cuscinetto lato opposto accoppiamento; perché ciò sia possibile è necessario che a montaggio finito la sporgenza dell'albero sia posizionata rispetto alle lavorazioni del coperchio, come rappresentato nella figura e relativa tabella 1b.**

fig.1a

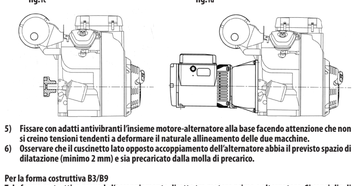
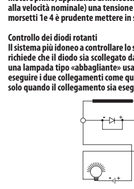


fig.1b

Typ	L(mm)
E1C10	2
E1C11	2
E1C13	4



2) **Applicare sulla parte rotante del motore diesel il relativo semi-giunto come indicato in fig. 1c.**
3) **Montare i tasselli elastici del giunto.**
4) **Accoppiare l'alternatore al motore primo fissando con le apposite viti la campana di accoppiamento (vedi fig. 1d).**

fig.1c

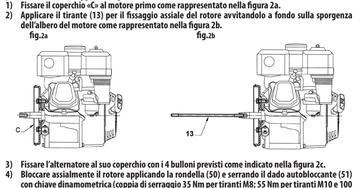
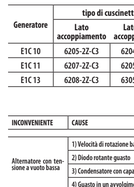


fig.1d



5) **Fissare con adatti antivibranti l'insieme motore-alternatore alla base facendo attenzione che non si creino tensioni tendenti a deformare il naturale allineamento delle due macchine.**
6) **Osservare che il cuscinetto lato opposto accoppiamento dell'alternatore abbia il previsto spazio di dilatazione (minimo 2 mm) e sia precaricato dalla molla di precarico.**

Per la forma costruttiva B3/B9
Tale forma costruttiva prevede l'accoppiamento diretto tra motore primo e alternatore. Si consiglia di procedere all'assiemaggio nel seguente modo:

1) **Fissare il coperchio «C» al motore primo come rappresentato nella figura 2a.**
2) **Applicare il tirante (13) per il fissaggio assiale del rotore avvitandolo a fondo sulla sporgenza dell'albero del motore come rappresentato nella figura 2b.**

fig.2a

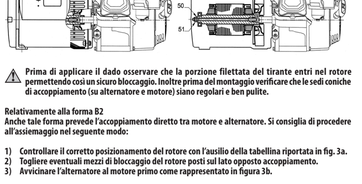


fig.2b

3) **Fissare l'alternatore al suo coperchio con i 4 bulloni previsti come indicato nella figura 2c.**
4) **Bloccare assialmente il rotore applicando la rondella (50) e serrando il dado autobloccante (51) con chiave dinamometrica (coppia di serraggio 35 Nm per tiranti M8; 55 Nm per tiranti M10 e 100 Nm per i tiranti M14) (fig. 2d).**

fig.2c

fig.2d

⚠ **Prima di applicare il dado osservare che la porzione filettata del tirante entri nel rotore permettendo così un sicuro bloccaggio. Inoltre prima del montaggio verificare che le sedi coniche di accoppiamento (su alternatore e motore) siano regolari e ben pulite.**

Relativamente alla forma B2
Anche tale forma prevede l'accoppiamento diretto tra motore e alternatore. Si consiglia di procedere all'assiemaggio nel seguente modo:

1) **Controllare il corretto posizionamento del rotore con l'ausilio della tabellina riportata in fig. 3a.**
2) **Togliere eventuali mezzi di bloccaggio del rotore posti sul lato opposto accoppiamento.**
3) **Avvicinare l'alternatore al motore primo come rappresentato in figura 3b.**

ISTRUZIONI PER USO E MANUTENZIONE
ALTERNATORI SERIE E1C

(I)

fig.3a

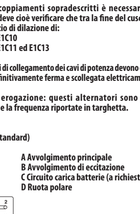
fig.3b

SAE	Amm
6 1/2	30.2
7 1/2	30.2
8	62
10	53.8
11 1/2	39.6
14	25.4

4) **Centrare e fissare lo statore alla flangia del motore primo con le apposite viti come indicato in figura 3c.**
5) **Centrare e fissare con le apposite viti il giunto del rotore al volano del motore primo, agendo attraverso le aperture apposite, come indicato in figura 3d.**

fig.3c

fig.3d

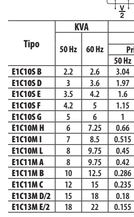


⚠ **Al termine di tutti gli accoppiamenti sopradescritti è necessario controllare il corretto posizionamento assiale; si deve cioè verificare che tra la fine del cuscinetto L.O.A. e la parete di bloccaggio assiale esista uno spazio di dilatazione di:**
2 mm per gli alternatori con H = E1C10
3 mm per gli alternatori con H = E1C11 ed E1C13

UTILIZZAZIONE: Le operazioni di collegamento dei cavi di potenza devono essere eseguite da personale qualificato con macchina definitivamente ferma e scollegata elettricamente dal carico.

Tensione e frequenza di erogazione: questi alternatori sono predisposti per erogare esclusivamente la tensione e la frequenza riportate in targhetta.

SCHEMI ELETTRICI
Per gli alternatori a 4 Terminali (standard)

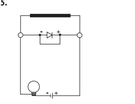


A Avvolgimento principale
B Avvolgimento di eccitazione
C Circuito carica batterie (a richiesta)
D Ruota polare

fig.4

LAMPADA SPENTA (Fig. 4)

fig.5



LAMPADA ACCESA (Fig. 5)

Generatore	tipo di cuscinetto	
	Lato accoppiamento	Lato Opp. accoppiamento
E1C 10	6205-2Z-C3	6204-2Z-C3
E1C 11	6207-2Z-C3	6205-2Z-C3
E1C 13	6208-2Z-C3	6305-2Z-C3

Cuscinetti
I cuscinetti degli alternatori sono autolubrificati e quindi non richiedono manutenzioni per un periodo di funzionamento superiore alle 5000 ore. Quando si deve procedere alla revisione generale del gruppo elettrogeno è consigliabile lavare i cuscinetti con adatto solvente, rimuovere e sostituire la riserva di grasso. Si possono usare: AGIP GR MW3 - SHELL ALVANIA 3 - MOBIL OIL MOBILUX GREASE 3 o altri grassi equivalenti.

Tipo	KVA		Resistenza degli avvolgimenti W (20°C)						Condens. (450 V.) µF
			Statore						
	50 Hz	60 Hz	Principale*		Eccitazione		Carica batterie		Rotore (1 polo)
			50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	
E1C105 B	2.2	2.6	3.04	2.35	9.05	7.1	0.1	0.088	3.4	14
E1C105 D	3	3.6	1.97	1.54	5.9	4.65	0.093	0.081	3.27	16
E1C105 E	3.5	4.2	1.6	1.2	4.8	3.75	0.08	0.075	3.48	20
E1C105 F	4.2	5	1.15	0.92	3.7	2.85	0.083	0.071	3.7	25
E1C105 G	5	6	1	0.76	3.18	2.45	0.074	0.062	3.96	30
E1C10M H	6	7.25	0.66	0.52	1.95	1.53	0.07	0.060	4.61	35
E1C10M I	7	8.5	0.515	0.39	1.57	1.18	0.075	0.062	5.1	40
E1C10M L	8	9.75	0.45	0.35	1.15	0.95	0.073	0.058	5.60	45
E1C11M A	8	9.75	0.42	0.33	1.52	1.13	0.07	0.060	4.97	45
E1C11M B	10	12.5	0.286	0.22	1.04	0.82	0.06	0.050	5.83	60
E1C11M C	12	15	0.235	0.18	0.80	0.63	0.06	0.050	6.2	65
E1C13M D/2	15	18	0.18	0.138	0.58	0.46	0.053	0.045	5.87	80
E1C13M E/2	18	22	0.155	0.115	0.51	0.42	0.053	0.045	5.87	90

*** Con collegamento previsto per la tensione più alta**

Funzionamento in ambienti particolari
Nel caso si usi l'alternatore in un gruppo insonorizzato fare attenzione che la sua aria aspirata sia sempre quella fresca in entrata; ciò si ottiene sistemando vicino alla presa d'aria con l'esterno. Inoltre bisogna tener conto che la quantità d'aria richiesta dall'alternatore è di:
4 m³/min. per i modelli E1C10
5 m³/min. per i modelli E1C11
10 m³/min per i modelli E1C13

TARATURA DELLA TENSIONE E DELLA VELOCITÀ DI ROTAZIONE
Le operazioni di taratura devono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato poiché c'è il pericolo di folgorazione.

Il controllo della tensione di uscita dell'alternatore deve essere effettuato alla velocità di rotazione nominale. Leggeri scostamenti della tensione di uscita possono dipendere dal fatto che la velocità di rotazione è diversa da quella nominale. Considerare che la tensione di uscita varia (attorno alla velocità di rotazione nominale) in modo proporzionale al quadrato della variazione della velocità, nel caso si voglia, ad una determinata velocità, correggere la tensione di uscita è necessario (con alternatore fermo):
a) aumentare la capacità del condensatore di eccitazione per aumentare la tensione;
b) diminuire la capacità del condensatore di eccitazione per diminuire la tensione.

Circuito di carica batterie
Gli alternatori della serie E1C possono essere dotati di circuito carica batterie con possibilità di erogare una corrente di eccitazione massima di 10 A. Il ponte raddrizzatore del carica batterie è normalmente previsto per 600 V. –10 A.

Eccitazione dell'alternatore
Può verificarsi, a seguito di uno smontaggio o per qualche raro inconveniente, che l'alternatore si disecciti; è allora necessario provvedere alla sua eccitazione (dopo averlo regolarmente montato al motore primo) applicando ai morsetti 1 e 4 (per il solo tempo necessario all'eccitazione e con alternatore alla velocità nominale) una tensione a c.c. di 12V. A uno dei due conduttori che vanno dalle batterie ai morsetti 1e 4 è prudente mettere in serie un fusibile da 10 A – 250 V.

Controllo dei diodi rotanti
Il sistema più idoneo a controllare lo stato dei diodi rotanti è quello con batteria e lampada perché non richiede che il diodo sia scollegato dal suo avvolgimento. Si deve disporre di una batteria a 12 V. e di una lampada tipo «abbagliante» usata nei fari anteriori delle auto (potenza circa 50 W). Si dovranno eseguire i due collegamenti come qui a fianco indicato e la lampada si dovrà accendere regolarmente solo quando il collegamento sia eseguito secondo la fig. 5.

INCONVENIENTE	CAUSE	INTERVENTI
Alternatore con tensione a vuoto bassa	1) Velocità di rotazione bassa	1) Portare alla velocità nominale
	2) Diodo rotante guasto	2) Controllare e sostituire il diodo
	3) Condensatore con capacità troppo bassa	3) Aumentare la capacità del condensatore
Tensione a vuoto alta	4) Guasto in un avvolgimento	4) Controllare la resistenza e sostituire la parte avariata
	1) Condensatore con capacità troppo alta	1) Diminuire la capacità del condensatore
	2) Velocità di rotazione troppo alta	2) Riportare il motore primo alla velocità nominale.
L'alternatore non si eccita	1) Velocità di rotazione bassa	1) Controllare n. giri, eventualmente portare a vel. corretta
	2) Errore nel collegamenti	2) Controllare schema elettr. E ripristinare il corretto collegamento
	3) Condensatore guasto	3) Sostituire il condensatore
	4) Guasto negli avvolgimenti	4) Controllare resist. avvolgimenti e sostituire parte difettosa
	5) Diodo rotante guasto	5) Controllare e sostituire il diodo
Tensione corretta a vuoto ma bassa a carico	1) Diodo rotante guasto	1) Controllare i diodi e sostituire quello guasto
	2) Velocità di rotazione troppo bassa a carico	2) Correggere la taratura del regolatore di giri
	3) Carico troppo elevato	3) Ridurre la corrente erogata
	4) Cosφ del carico troppo basso	4) Applicare un condensatore in parallelo all'utilizzatore con il Cosφ più basso
Funzionamento rumoroso	1) Cattivo accoppiamento	1) Controllare e modificare l'allineamento
	2) Presenza di un corto circuito negli avvolg. e nel carico	2) Controllare gli avvolgimenti e i carichi, quindi sostituire quello avariato
	3) Cuscinetto difettoso	3) Sostituire il cuscinetto
Tensione instabile	1) Rotazione del motore irregolare	1) Controllare il motore primo ed intervenire
	2) Contatto incerto nei collegamenti	2) Verificare e stringere i collegamenti incerti
	3) Presenza di un carico irregolare	3) Controllare i carichi ed eliminare quello irregolare.

OPERATING AND MAINTENANCE INSTRUCTION
ALTERNATORS SERIES E1C

(GB)

Safety instructions: Before using the generating set it is necessary to read the «Use and Maintenance Manual» for the generating set and the alternator, and to follow the recommendations below:

⇒ **Safe and efficient functioning can be achieved only if the machines are used correctly, according to the instructions provided by the relevant use and maintenance manuals, and safety recommendations.**

⇒ **An electric shock can cause serious personal injuries and even death.**

⇒ **Do not remove the terminal board cover and the alternator's protection grid before the alternator has come to a complete stop, and before deactivating the starting system of the generating set.**

⇒ **The generating set maintenance must be carried out exclusively by competent and qualified personnel.**

⇒ **Do not wear loose garments when working near the generating set.**

People in charge of operating the set must always wear protective gloves and safety shoes. In the event that the generator, or the whole generating set need to be lifted from the floor, the operators must wear a safety helmet as well.

Safety notices used in this manual have the following meaning:

⚠ **Important!: it refers to dangerous or risky operations that may damage the equipment;**

Caution!: it refers to dangerous or risky operations that may damage the product or cause personal injuries;

⚠ **Warning!: it refers to dangerous or risky operations that may cause serious personal injuries or even death;**

⚠ **Danger!: it refers to an immediate risk that may cause serious personal injuries or death.**

⚠ **The final installer of the generating set must make sure that all the necessary safety arrangements are in place in order to make the whole plant compliant with current local safety regulations (earthing, contact protection, explosion and fire safety measures, emergency stop, etc…)**

ALTERNATOR DESCRIPTION: The E1C is a series of two-pole, single-phase alternators, without brushes and equipped with an auxiliary winding (loaded on a capacitor) which ensures voltage regulation. They are manufactured in compliance with EN 60034-1, EN 60204-1, EN61000-6-2, EN61000-6-4, EN 55014-1, EN 55011 specifications, as well as with the 2006/95/CE, 2004/108/CE directives.
Ventilation: Axial with air inlets on the non-driving end. Protection: Standard IP 21. Optional IP 23. direction of rotation: Both directions are allowed. Electric wiring features: Insulation components are made with class H material, for both stator and rotor. Windings are tropicalized. Power values: They refer to the following conditions: room temperature up to 40°C, altitude up to 1,000 m. above sea-level, continuous service at Cosφ= 1.

⚠ **OVERLOADS: 10% overload, lasting 1 hour, and occurring every 6 hours, is acceptable.**

Mechanical features: Casing and covers are made of aluminium alloy which holds out against vibrations. The shaft is made of high-tensile steel. The rotor is particularly sturdy to hold out against the runaway speed of the drive motors. It is equipped with a damping cage which allows satisfactory operation even with single-phase, distorted loads. Bearings have lifelong lubrication.

Operation in particular settings: If the alternator is going to be used at more than 1,000 m above sea-level, a 4% derating per each 500 m increase will need to be operated. If room temperature exceeds 40°C a 4% derating per each 5°C increase will need to be operated.

INSTALLATION AND START UP The following start up and control operations should be carried out by qualified personnel only.

⇒ **The alternator must be installed in a well ventilated room. Room temperature should not exceed standard recommended values.**

⇒ **Particular attention must be paid to ensure that air inlets and outlets are never obstructed. While installing the alternator it is important to avoid direct suction of warm air coming from the alternator's outlet and/or from the prime mover.**

⇒ **Before starting up the alternator it is advisable to check (visually and manually) that all terminals in every terminal board are properly clamped and that the rotation of the rotor in not blocked in any way.**
If the alternator has not been used for a long time, before starting it up it is recommended to test the windings insulation resistance to earth, keeping into account that every single part has to be isolated from the others. This particular checkup must be carried out using a "Megger" instrument at 500 V. c.c.. Normally, windings having resistance to earth ≥ 1 MΩ are considered sufficiently insulated. If windings resistance is lower than 1 Ω , insulation will have to be restored by drying the winding (using, for example, an oven at 60° - 80°C temperature, or by making circulate through the wiring a proper value of current obtained from an auxiliary source).
It is also necessary to verify that the alternator's metallic parts, and the mass of the entire set are connected to the earth circuit and that the latter satisfies any applicable legal requirements.

⚠ **Mistakes or oversights concerning earthing may have fatal effects.**

ASSEMBLING INSTRUCTIONS
Assembling should be carried out by qualified personnel after reading the manual.

B3/B14 Construction Form
The construction form B3/B14 requires the use of a flexible coupling between the drive motor and the alternator. The flexible coupling should not originate any axial or radial forces during operation, and will have to be mounted rigidly on the alternator shaft end. Please follow the instructions below while assembling:

1) **Apply the flexible coupling and the adaptor on the alternator as shown in Figure 1a. When positioning the flexible coupling, remember that once coupling is over the rotor has to expand itself axially towards the coupling located on the non-driving end.**
To make this possible it is necessary that after assembling the shaft end is positioned according to the cover pattern, as illustrated in Figure, and related table, 1b.

fig.1a

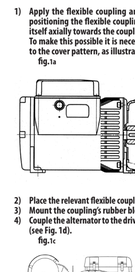
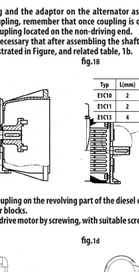


fig.1b

Typ	L(mm)
E1C10	2
E1C11	2
E1C13	4



2) **Place the relevant flexible coupling on the revolving part of the diesel engine, as shown in Figure 1c.**
3) **Mount the coupling's rubber blocks.**
4) **Couple the alternator to the drive motor by screwing, with suitable screws, the adaptor to the motor (see Fig. 1d).**

fig.1c

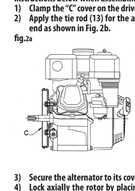
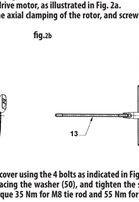


fig.1d



5) **Fix, using appropriate rubber anti-vibration dampers, the motor-alternator unit to the common bed-plate. Special attention must be paid not to cause any stretching that may affect the natural alignment of the two machines.**
6) **Make sure that the alternator's non-driving end bearing has the recommended expansion allowance (min. 2 mm.) and that it is preloaded by a preload spring.**

B3/B9 Construction Form
This construction form allows direct coupling of alternator and drive motor. Please follow the instructions below when assembling:
1) **Clamp the "C" cover on the drive motor, as illustrated in Fig. 2a.**
2) **Apply the tie rod (13) for the axial clamping of the rotor, and screw it tight on the engine shaft end as shown in Fig. 2b.**

fig.2a

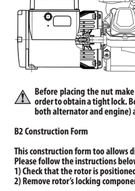
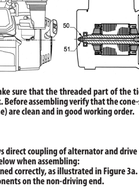


fig.2b



3) **Secure the alternator to its cover using the 4 bolts as indicated in Fig. 2c.**
4) **Lock axially the rotor by placing the washer (50), and tighten the self-locking nut (51) using a torque spanner (driving torque 35 Nm for M8 tie rod and 55 Nm for M10 tie rod and 100 Nm for M14 tie rod) (Fig. 2d).**

fig.2c

fig.2d

⚠ **Before placing the nut make sure that the threaded part of the tie rod slides into the rotor in order to obtain a tight lock. Before assembling verify that the cone-shaped coupling housing (on both alternator and engine) are clean and in good working order.**

B2 Construction Form

This construction form too allows direct coupling of alternator and drive motor.
Please follow the instructions below when assembling:
1) Check that the rotor is positioned correctly, as illustrated in Figure 3a.
2) Remove rotor's locking components on the non-driving end.

OPERATING AND MAINTENANCE INSTRUCTION
ALTERNATORS SERIES E1C

(GB)

3) **Place the alternator next to the drive motor, as illustrated in Figure 3b**

fig.3a

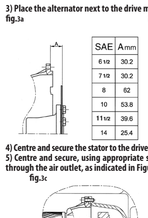
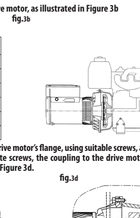


fig.3b

SAE	Amm
6 1/2	30.2
7 1/2	30.2
8	62
10	53.8
11 1/2	39.6
14	25.4



4) **Centre and secure the stator to the drive motor's flange, using suitable screws, as shown in Figure 3c.**
5) **Centre and secure, using appropriate screws, the coupling to the drive motor's flywheel working through the air outlet, as indicated in Figure 3d.**

fig.3c

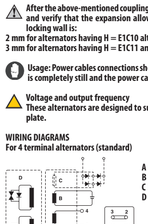
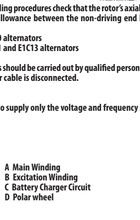


fig.3d



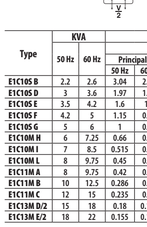
⚠ **After the above-mentioned coupling procedures check that the rotor's axial positioning is correct, and verify that the expansion allowance between the non-driving end bearing and the axial locking wall is:**
2 mm for alternators having H = E1C10 alternators
3 mm for alternators having H = E1C11 and E1C13 alternators

Usage: Power cables connections should be carried out by qualified personnel when the machine is completely still and the power cable is disconnected.

Voltage and output frequency
These alternators are designed to supply only the voltage and frequency stated on the rating plate.

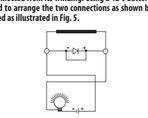
OVERLOADS: 10% overload, lasting 1 hour, and occurring every 6 hours, is acceptable.

WIRING DIAGRAMS
For 4 terminal alternators (standard)



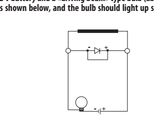
A Main Winding
B Excitation Winding
C Battery Charger Circuit
D Polar wheel

fig.4



LAMP OUT (Fig. 4)

fig.5



LAMP ON (Fig. 5)

Alternator	bearing type	
	driving end	non driving end
E1C 10	6205-2Z-C3	6204-2Z-C3
E1C 11	6207-2Z-C3	6205-2Z-C3
E1C 13	6208-2Z-C3	6305-2Z-C3

Bearings
The bearings of the alternators are self lubrificated and therefore they do not require maintenances for a period of more than 5000 hours. When it is necessary to proceed to the general overhaul of the generating set it is advisable to wash the bearings with a proper solvent; to remove and to replace the grease reserve. It is possible to use: AGIP GR MW3 - SHELL ALVANIA 3 - MOBIL OIL MOBILUX GREASE 3 or an other equivalent grease.

Type	KVA		Winding-resistance W (20°C)						Capacitor (450 V.) µF
			Stator						
	50 Hz	60 Hz	Principal*		Excitation		Battery charger		Rotor (1 pole)
			50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	
E1C105 B	2.2	2.6	3.04	2.35	9.05	7.1	0.1	0.088	3.4	14
E1C105 D	3	3.6	1.97	1.54	5.9	4.65	0.093	0.081	3.27	16
E1C105 E	3.5	4.2	1.6	1.2	4.8	3.75	0.08	0.075	3.48	20
E1C105 F	4.2	5	1.15	0.92	3.7	2.85	0.083	0.071	3.7	25
E1C105 G	5	6	1	0.76	3.18	2.45	0.074	0.062	3.96	30
E1C10M H	6	7.25	0.66	0.52	1.95	1.53	0.07	0.060	4.61	35
E1C10M I	7	8.5	0.515	0.39	1.57	1.18	0.075	0.062	5.1	40
E1C10M L	8	9.75	0.45	0.35	1.15	0.95	0.073	0.058	5.60	45
E1C11M A	8	9.75	0.42	0.33	1.52	1.13	0.07	0.060	4.97	45
E1C11M B	10	12.5	0.286	0.22	1.04	0.82	0.06	0.050	5.83	60
E1C11M C	12	15	0.235	0.18	0.80	0.63	0.06	0.050	6.2	65
E1C13M D/2	15	18	0.18	0.138	0.58	0.46	0.053	0.045	5.87	80
E1C13M E/2	18	22	0.155	0.115	0.51	0.42	0.053	0.045	5.87	90

***with connections for the higher voltage.**

Operation in particular settings
If the alternator is going to be used within a soundproof generating set, make sure that only fresh air enters it. This can be ensured by placing the alternator's air inlet near the external air intake. Moreover, remember that the quantity of air required is:
4 m³/min. for E1C10 alternators
5 m³/min. for E1C11 alternators
10 m³/min. for E1C13 alternators

VOLTAGE CALIBRATION

⚠ **Calibration of voltage and revolving speed Calibration should be carried out by qualified personnel only because of electrocution hazard.**

A check-out of the alternator's outlet voltage should be carried out at the nominal revolving speed. Light deviations in the outlet voltage can depend on the fact that the revolving speed is different from the nominal one.
Keep into account that the outlet voltage (around the nominal revolving speed) changes proportionally to the squared speed variation. If the outlet voltage needs to be corrected, (with damped alternator) it will be necessary to:
a) increase the capacitor's excitation capacity to increase voltage;
b) decrease the capacitor's excitation capacity to decrease voltage.

Battery charger circuit
The E1C series alternators can be equipped with a battery charger circuit which supplies a maximum excitation current of 10 A. The rectifier bridge of the battery charger is usually conceived for 600 V. – 10 A.

Excitation of alternator
As a result of disassembling operations, or because of some unusual failure, the alternator can get de – energized. In that case, after it has been mounted on to the drive motor, it is necessary to excite the alternator by applying a 12 V. c.c. voltage to the terminals 1 and 4 (only for the time necessary for the excitation and with the alternator set at nominal speed). It is advisable to connect a 10 A. – 250 V fuse in series to one of the two wires going from the batteries to terminals 1 and 4.

Rotating diodes check-out
The best way to check the rotating diodes is to use battery and bulb so that the diode does not need to be disconnected from its winding. Using a 12 V battery and a «driving beam» type bulb (about 50 W), you will need to arrange the two connections as shown below, and the bulb should light up smoothly when connected as illustrated in Fig. 5.

FAULT	CAUSES	SOLUTION
Low no-load voltage	1) Low revolving speed	1) Adjust to nominal speed
	2) Broken rotating diode	2) Check and replace rotating diode
	3) Capacitor with low capacity	3) Increase capacitor's capacity
	4) Broken winding	4) Check resistance and replace damaged part
High no-load voltage	1) Capacitor with too high capacity	1) Reduce capacitor's capacity
	2) Revolving speed is too high	2) Reset nominal speed for drive motor
Alternator does not excite	1) Low revolving speed	1) Check no. of revolutions and adjust revolving speed
	2) Connection fault	2) Check wiring diagram and reset correct connections
	3) Capacitor failure	3) Replace capacitor
	4) Windings breakdown	4) Check winding resistance and replace damaged part
	5) Broken rotating diode	5) Check and change diode
Correct no-load voltage	1) Broken rotating diode	1) Check diodes and replace damaged one but low at loading
	2) Low revolving speed at full load	2) Adjust speed governor's calibration
	3) Load is too high	3) Reduce voltage supplied
	4) Load Cosφ is too low	4) Apply in parallel a capacitor with a lower Cosφ
Noisy functioning	1) Poor coupling	1) Check and correct coupling
	2) Short circuit in windings or load	2) Check windings and loads, and change faulty ones
	3) Faulty bearing	3) Replace faulty bearing
Unstable voltage	1) Uneven rotation	1) Check drive motor and fix fault
	2) Poor contact within connections	2) Check and tighten faulty connection
	3) Uneven load	3) Check loads and eliminate uneven one

MANUAL DE INSTRUCCIONES USO Y MANUTENCION
ALTERNADORES SERIE E1C

(ES)

Medidas de seguridad: Antes de utilizar el grupo electrógeno es indispensable leer el manual de " Uso y Manutención" del grupo electrógeno y del alternador, siguiendo las siguientes recomendaciones:

⇒ **Un funcionamiento seguro y eficiente se puede obtener solo si las máquinas son utilizadas en modo correcto, siguiendo las indicaciones de los manuales de "Uso y Mantenimiento" y las normas relativas a la seguridad.**

⇒ **Un choque eléctrico puede provocar graves daños, inclusive la muerte.**

⇒ **Está prohibido quitar la tapas de las borneras y las protecciones del alternador mientras el mismo se encuentre en movimiento o antes de haber desactivado el sistema de arranque del grupo electrógeno .**

⇒ **El mantenimiento del grupo deberá ser realizado exclusivamente por personal calificado o especializado.**
No trabajar con ropaje suelto en las cercanias del grupo electrógeno.

Las personas encargadas a la movilización deberán usar en todo momento guantes y zapatos de trabajo. Cada vez que el generador se deba alzar del suelo, las personas involucradas en dicha operación deberán usar cascos de protección.

**En este manual usaremos simbolo que tienen el sigui